

Latini című tankönyvsorozatot (I–XXIII. kötetek). Alapító tagja volt a Magyar Ókortudományi Társaságnak, amelynek egy időben alelnöki tisztségét is betöltötte, tagja volt a Magyar Őstörténeti Bizottságnak, az MTA Klasszika-Filológiai, illetve Ókortudományi Bizottságának. Kitüntetései közül említendő az 1943-as „*Sub auspiciis Gubernatoris*” kitüntetéses doktorrá avatás, az 1982-ben megkapott, „*Az 1300 éves Bulgáriáért*” kitüntetés, az 1985-ös „*Ábel Jenő Emlékérem*” és a „*Munka Érdemrend arany fokozata*”, amellyel 1988-ban tüntették ki.

Munkásságát áttekintve, amely a magyar tudomány hírnevét méltán öregbítette a nagyvilágban, értetlenül állhatunk azon tény előtt, hogy a magyar tudományos-

ság hivatalos fórumai Szádeczky-Kardoss Samu érdemeit mindvégig nem méltányolták kellőképpen.

E sorok írójának már nem lehetett alkalma Szádeczky-Kardoss professzor úr egyetemi előadásait hallgatni, illetve szemináriumain részt venni, azonban utolsó szakdolgozójaként és – a Professzor Úr kifejezését idézve – „*kriptotanítványaként*” lehetősége nyílt arra, hogy tudásának és személyiségének kisugárzását megtapasztalhassa. A lenyűgözően hatalmas tudanyaghoz nagyfokú tudósi alázat, – a szakmai okfejtésekben éppúgy, mint a magánbeszélgetésekben – elegáns és élvezetes stílus társult. Számunkra, akik megélhettük emberségét, önzetlen segítőkészségét, örök példa marad.

NÓTÁRI TAMÁS

P I H E N Ó

Kell a vasút Európában!



Tizenöt éves Közép-Európa ez idáig egyetlen gyorsvasúti hálózata, a németországi InterCity Express. A német egyesítés idejére (1989/90) a vasút népszerűsége jelentősen csökkent a belföldi légi közlekedéssel és a sebességkorlátozás nélküli autópálya-hálózattal szemben. Felismerve azt, hogy a légi közlekedés drágább és a repülőterek a nagyvárosok szélén helyezkednek el, illetve hogy a közúti közlekedés növekedése egyre súlyosabb környezetszennyezést és állandó torlódásokat okoz, megkezdtek egy olyan vasúti hálózat létesítését, amelyik gyorsabb, mint a közút, belvárosból belvárosba vezet, kedvezőbb árú és nagyobb szabadságot biztosít, mint a légi közlekedés.

1991 júniusában állították szolgálatba a 401. sorozatú ICE 1 gyorsvasúti szerelvényt, az ICE vonatok „őset” 9600 kW teljesítménnyel, 12 kocsival és a szerelvény

végén két mozdonyrésszel, 144 első- és 505 másodosztályú ülőhellyel. A típusból 60 egység készült, amelyek egy kivételével (lásd alább) ma is üzemben vannak. A vonat legnagyobb sebessége 280 km/óra, üzemi sebessége 250 km/óra. A gyártásban a legnagyobb német ipari konszernnek (ABB, AEG, Siemens, Krauss-Maffei stb.) közösen vettek részt. A vonat München és Hamburg között dél-északi irányban kezdte meg pályafutását. A sűrűn lakott Németországban nem volt lehetőség és utazási igény arra, hogy az ICE-nek a tervezett bevezetés határidejéig teljesen új építésű pályaszakaszokat építsenek. Ezért az ICE nem klasszikus gyorsvasút (mint a japán vagy a francia), hanem a hagyományos és a már elkészült nagysebességű vasút kombinációja. A normál pályaszakaszokon 160 km-es legnagyobb sebességgel és kb. 140 km-es átlaggal közlekedik. Amikor az

új építésű szakaszra érkezik, sebességét 250 km-re növeli, és még sűrűbb megállások esetén is teljesíteni tudja a 200 km-es átlagot. München és Hamburg között a menettartam – az útiránytól függően – kb. 6-6 és fél óra, és minden közbülső állomáson átszállásokra, csatlakozásokra nyílik lehetőség.

Az IinterCity Express sikere hatására bővült a hálózat, és a kelet-nyugati (Berlin–Hannover–Ruhr-vidék) útirány átadásakor, 1996-ban elkészült az ICE 2, a második generáció (402. sorozat). Az ICE 1 túl hosszú volt, nem minden idő- és napszakban közlekedett megfelelő kihasználtsággal, ezért a másodikat két részre osztották, amelyek külön-külön trakciós megosztással is üzemeltethetők. Teljesítménye és sebessége nem növekedett. A 6 mellék- és 1 motorkocsi 205 méteres hosszával a rövidebb peronokon is meg tud állni. A motorok padlószint alá helyezésével a motorkocsi is utasteret kapott. Az ICE 2-ből 44 szerelvény készült.



ICE 3 ÉRKEZIK A RAJNA HATVÁGÁNYÚ HÍDJAIN KÖLN FŐPÁLYAUDVARRA



ICE 1 ÉRKEZETT KÖLNBE A RUHR-VIDÉKI VONALON.
NÉHÁNY PERC MŰLVA FOLYTATJA ÚTJÁT HAMBURG
FELÉ

Aztán 1998. június 3-án megtörtént az, amit minden német ember korábban elképzelhetetlennek tartott volna. A Münchenből Hamburgba közlekedő 884. sz. „Wilhelm Conrad Röntgen” nevű vonat – ICE 1 típusú szerelvény – négyszáz utassal a fedélzetén nem sokkal azelőtt, hogy Hamburgba érkezett volna, délelőtt 11 órakor 200 km-es sebességgel Eschede állomás bejárati váltóján kisiklott, és egy közúti felüljáró hídnak csapódott. A mozdony és az első két kocsi kivételével a járművek egymásba torlódtak és összeroncsolódtak. 101 ember meghalt, 43-an súlyosan, 57-en könnyebben megsérültek. A mentésben 1100-an vettek részt. A hosszan tartó szakértői vizsgálat megállapította, hogy a balesetet az egyik kocsi acélabroncsának elkopása és leszakadása idézte elő. A vonat hat kilométeres szakaszon magával hurcolta a leszakadt fémdarabot, ami az első eléje kerülő sínillesztésbe beleakadt, és a forgóvázat megemelve kisiklást okozott. Az újraegyesített ország leghíresebb technikai vívmányának katasztrófája nemzeti trau-

mát okozott. Bebizonyosodott, hogy a 21. század számítógép vezérelte technológiáját egyetlen alkatrész minőségromlása elpusztíthatja. A vonatnevet és -számot a későbbi menetrendekből törölték.



A német nem lenne német, ha nem heverte volna ki villámgyorsan az Eschede okozta érzelmi és presztízsveszteséget. Folytatták az újabb szakaszok építését, mint pl. a Berlin–Halle–Lipcse (ennek egy szakaszát mosta el a 2002-es árvíz, és lenyűgöző akaraterővel néhány hét alatt újjáépítették) és Majna–Frankfurt–Köln. Utóbbin már 300 km/óra feletti sebességet terveztek, amelyhez új szerelvényre volt szükség.

2000–2001-ben készültek el az első ICE 3 szerelvények, melyekből a következő években 50 egység készült. Egyárammenű sorozata (403) 8000 kW teljesítményű, 330 km/óra sebességű, négyárammenű változata (406), amely lényegében minden normál

nyomtávú európai országban közlekedhet, 4300 kW teljesítményű és 220 km-es óránkénti sebességre képes. A szerelvény két vezérlő- és hat mellékkocsiból áll. Teljes hossza mindössze 200 méter, a szállítható utasok száma 98 (1.) + 312 (2. osztály). A vasút az ICE 1-hez képest 25%-os áram- és 30%-os férőhely-megtakarítással büszkélkedik, de az elfogulatlan vélemények szerint – különösen a 2. osztályon – utóbbi nem olyan nagy öröm az utasok számára.

A fejlesztés folytatódik és az Európai Unióban már nem ismer határokat. Az ICE sikerén felbuzdulva az elmúlt években Hollandia és Spanyolország is rendelt Németországból ICE 3 típusú szerelvényeket. 2003-ban elkészült az első két darab Thalys: a francia TGV és a német ICE „házasságkötése”. A szerelvény formája a francia szuperexpressz arculatát követi. Párizs–Brüsszel illetve Amszterdam felől Kölnbe és visszafelé közlekedik. 1999–2000-ben adták át a 411/415. sorozatú ICE T szerelvényeket,

amelyek – az olasz Pendolino technológiájára alapozva – a hagyományos (elsősorban erős ívekkel kiépített hegyvidéki) vasútvonalakon az alapvonaloknál húsz százalékkal nagyobb sebességgel közlekednek. A 32 egyáramnemű (411) és 11 kétáramnemű (415) szerelvény ma már három útirányon halad: Drezda–Majna–Frankfurt–Saarbrücken; Hamburg–Berlin–Lipcse–Nürnberg–München és Stuttgart–Zürich.

Az ICE-vonaton az utazás nem olcsó. Egyértelműen drágább, mint a személygépkocsival való közlekedés, és a fapados repülőgépek is lényegesen olcsóbbak. Az egyébként is borsos árú menetjegyen felül ICE-pótjegyet kell váltani, ami ülőhelybiztosítást nem foglal magában. Ha biztosan ülni akarunk, még helyjegyet is kell vennünk. Az interneten keresztül bármelyik vonatra bárholnan lehet jegyet váltani. A fizikai vagy virtuális vásárlást követően a jegyigénylés ténye megérkezik a vonatvezető számítógépébe, aki szintén elektronikus módon jelzi



NAPI CSÚCS: 302 KM/ÓRA!

PONTOSSÁG, TISZTASÁG, KÉNYELEM

Pihenő



ICE 2 A NÜRNBERGI DB-MÚZEUM TEREPASZTALÁN

a helyfoglalást az ülőhely feletti kijelzőn. A szabadon maradt ülőhelyeket aztán bárki elfoglalhatja. Azt az érzést, amit az utazóközönség körében az ICE 3 okoz, amikor 300 km feletti pillanatnyi sebessége minden kocsibelső „műszerfalán” megjelenik, szavakkal aligha lehet kifejezni.

Egyszer talán a szegényebb uniópolgároknak is természetes lehetőségük lesz arra, hogy Nyugat-Európába ICE-vel utazhassanak. Egyszer talán a magyar vasút is megközelíti az ICE jelenlegi színvonalát...

SZÖVEG: NAGY TAMÁS

KÉP: BÖRC S LÁSZLÓ ÁRPÁD



ICE T ÉRKEZÉSE KÖLNBE



EGY INDULÁSRA KÉSZ ÉS EGY MOST ÉRKEZETT ICE 3 A KÖLNI FŐPÁLYAUDVARON. A CSARNOK MELLETT TALÁLHATÓ A VILÁGHÍRŰ DŰM 157 MÉTER MAGAS TORNYAIVAL